



جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

Naif Arab University For Security Sciences

النقل البحري والاجرام المنظم

"الاحتيايل البحري"

محمد طلال الشواربي

٢٠٠٣م

النقل البحري والإجرام المنظم  
(الاحتيايل البحري)

أ. محمد طلال الشواربي



# النقل البحري والإجرام المنظم (الاحتيال البحري)

## الغش والاحتيال البحري Maritime Fraud

منذ خلق الله الكون والإنسان ارتبط الخير والشر به . وللشر صور متعددة ، تبدأ بالخيانة-إلى الاحتيال-والنصب-إلى الاحتيال المقرون بالجريمة المنظمة وهو أخطرها وأكثرها تعقيداً- وصناعة النقل البحري- صناعة دولية تتعدد فيها الأطراف المتعاملة وتختلف فيها الاتجاهات والمطامع- ومنذ نشأت صناعة النقل البحري- بدأت معها سرقة البضائع- ثم تلاها بعد ذلك الغش والاحتيال ثم تعقدت الأمور واصبحت تتخذ شكل الجريمة المنظمة وتبدأ بفكرة ثم اتفاق ثم تأمر ثم تنفيذ ثم الانتهاء وتوزيع المغنم .

## أطراف جريمة الغش والاحتيال البحري

يعتبر المشاركون في هذا النوع من الجرائم هم :

- ١ - ملاك السفن .
  - ٢ - الناقل البحري .
  - ٣ - أصحاب البضائع .
  - ٤ - المغامرون .
  - ٥ - شركات الشحن والتفريغ والوكلاء الملاحيون .
- وهم إما أن يشتركوا فيما بينهم أو قد يتصرف كل منهم على حده .

## تعريفات

للغش البحري Maritime Fraud تعريفات عديدة تختلف باختلاف وجهات النظر، وحتى الآن لا يوجد تعريف شامل، وفي تصور وضعته غرفة التجارة الدولية (ICC) International Chamber of Commerce عرفته بأن الغش البحري يحدث عندما يتواطأ أحد الأطراف سواء كان بائعاً أو مشترياً أو مالك سفينة أو مستأجراً أو مؤمناً أو بنكاً أو وكيلاً أو ربان سفينة وينجح بصفته الدولية في الحصول بغير شرعية قانونية على نقود أو بضاعة من الطرف الآخر للصفقة، ويكون قد تعهد له بالوفاء بالتزام محدد سواء كانت التزامات مالية أو مادية، وفي بعض الحالات يشترك عدة أطراف في الاحتيال.

وقد وضع تعريف آخر على النحو التالي: أنه أي ضرب من ضروب الغش البحري ينشأ من تنفيذ المعاملات التجارية بقصد نقلها للخارج عبر البحر. وقد أقرت منظمة الاونكتاد، أن القصور في أي تعريف عام مقبول، وأن اصطلاح الغش يستعمل عادة ليشمل أي تصرف غير أمين يتعلق بالشئون البحرية حتى ولو كانت تلك التصرفات غير مرتبطة بأعمال الخداع أو التمويه أو الإخفاء، لتكوين عناصر الغش ضمن سياق قانوني.

وفي بساطة شديدة- يمكن تعريف الغش والاحتيال البحري- بأنه أي عمل مادي يتم من شخص ضد شخص آخر للحصول على أي مكسب مادي (نقدي- أو بضاعة) دون وجه حق- أو دون حق مشروع.

وقد يقترن هذا الغش بالإتلاف المتعمد للسفينة أو البضاعة، أو الإغراف المتعمد للسفينة، وقد يقترن ذلك بالقتل الخطأ أو المتعمد.

## نطاق أو مدى الغش

يعتبر الغش البحري من المشاكل الرئيسية على النطاق الدولي ، التي تؤثر على الدول النامية والمتقدمة ، ويمكن توضيح أبعاد المشكلة من خلال آثارها . فقد باشرت منظمة International Maritime Bureau (IMB) والتي انشئت عام ١٩٨١ وبادرت بالتحقيق في ١٠٩ قضية عام ١٩٨٤ كانت أعباؤها تقدر بـ ٢٦٢ مليون دولار . وفي عام ١٩٨٥ م حققت في ١١٠ قضايا تضمنت أضرارا تقدر بـ ١٦٩ مليون دولار . هذا بالإضافة إلى أضرار أخرى لقضايا عديدة لم تسجل للتحقيق .

لذلك فقد بات من الصعب حصر الخسائر الناجمة عن الغش البحري في بيان مالي ولكن بعض الحوادث مثل حادثة الناقله سالم Salem التي وقعت في نهاية الثمانينيات قد قدرت خسائرها بمبلغ ٦٠ مليون دولار ، وفي مشاكل أخرى تتعدى الخسائر المالية الفادحة التي تكبدها الضحية لتغطي على النتائج المباشرة للاقتصاد الوطني إلى فقد الثقة بمبادئ ومقومات التجارة والتي أودت بكثير من المتضررين بكتمان حالات الغش التي أصابتهم .

## تصنيف الغش البحري

توجد عدة تصنيفات للغش البحري أشهرها ما قامت به مجموعة تحقيق أقاليم الشرق الأقصى The Far East Regional Investigation Team (FERIT) في تقريرها عام ١٩٨٩ ، حيث صنفت الغش إلى نوعين أحدهما يتعلق بالسفينة والآخر بالبضاعة . وتم تصنيف الغش إلى خمسة تقسيمات تتفق مع تعريف الانكتاد وهي :

- غش المستندات (الغش المستندي) (التزوير).
- غش مشارطات الإيجار.
- الانحراف عن خط سير السفينة والبيع غير القانوني للبضائع.
- الاحتيال والغش بغرض الحصول على التأمين.
- الغش المتنوع.

## غش المستندات

وينشأ هذا النوع بصفة أساسية باستعمال سندات شحن مزورة، فواتير تجارية، شهادات تأمين، شهادات المنشأ، شهادة الجودة، وسواء كانت هذه الشهادات مزيفة أصلاً أم تغيرت بياناتها بعد صدورها. وعادة ما يحدث الغش المستندي في حالات البيع والشراء بالآجل من خلال البنوك وسواء كان البائع أو المشتري هو الطرف المخادع فإنه في نهاية الأمر يكون قد اختفى بعد أن جنى ثمار غشه في المستندات.

## غش مشارطات الإيجار

قد يمارس المستأجر أو مالك السفينة الغش عن طريق مشارطات الإيجار، ففي حالة ما يكون المستأجر (بموجب مشارطة زمنية أو مشارطة بالرحلة) قد اتفق على دفع قسط من مبلغ الإيجار كمقدم خلال بداية الرحلة يكون قد استلم نولون شحن البضائع من البائع، عندها يتخلف عن الوفاء بالتزاماته في النقل أو يدخل في تصفية قانونية، أو يزور بعض مستندات الشحن، تدفع عند تسليم البضاعة بعدها يختفي حتى بوجود شرط ينص على أن أجرة الشحن تدفع عند تسليم البضاعة أو عندما يكون لمالك السفينة الحق في الحجز على البضاعة لا على أجرة الشحن المنتظر تحصيلها وفي هذا

المجال فإن القاعدة القانونية التي تكون غالباً غائبة عن المالك خاصة في حالة الملاك حديثي الخبرة، إن الحجز على البضائع يكون بشرطين أساسيين :  
الأول : حجز البضاعة (حبس البضاعة) وفاء للنولون، فإذا ما أظهر الشاحن سند شحن مدون عليه إن المستأجر تسلم كامل النولون ففي هذه الحالة لا وجه ولا حق للمالك .

الثاني : إذا لم تكن هذه البضاعة مملوكة للمستأجر، فلا يجوز الحجز عليها، إلا إذا كانت ضامنة للنولون .

### أسباب انتشار حدوث حالات الاحتيال البحري

كما ذكرنا فإن نوازع الشر والجريمة موجودة بداخل الإنسان، وهو ما يؤدي إلى استخدامها في مجال الاحتيال البحري، ولكن كما أن الجريمة تزداد وتنتشر في حالة حدوث بطالة، وكما أن الإرهاب يزداد نتيجة تدهور الحالة الاقتصادية فإن الاحتيال البحري ظاهرة تزداد في حالة تدهور الوضع الاقتصادي سواء المحلي أو الدولي، وأهم العوامل المؤثرة هي :

#### ١ - الدوافع الاقتصادية للأفراد

كما نعلم فإن ملاك السفن قد يتجهون إلى الدخول في عمليات الاحتيال البحري في حالة هبوط سعر النوالين (أجرة النقل) هبوطاً حاداً . . . مما يؤثر على اقتصادات التشغيل، أو يؤدي إلى ركود الحالة الاقتصادية العالمية في انحصار التجارة الدولية ومن ثم يقل الطلب على الحمولات (فراغات السفن) ومن ثم يهبط النولون هبوطاً حاداً مما يؤثر في الدخل العام للشركة الملاحية وتزداد المطالبات على الملاك سواء من العاملين لديها، أو الالتزامات العامة مما يؤدي إلى تزايد الاقتراض من البنوك ثم تزداد مطالبات



البنوك والحجز على أصول الشركة وتعدد القضايا والتي تهدد الملاك بالحبس أو السجن ، ومن ثم يلجأ المالك إلى الدخول في عمليات الاحتيال المتعددة ، والتي سيرد ذكرها للحصول على أموال سواء بالاحتيال للحصول على أموال من أصحاب البضاعة وقد يصل ذلك إلى حد بيع البضائع في ميناء عرفي والحصول على ثمنها لصالحه ، أو التورط في إحراق السفينة أو إغراقها للحصول على القيمة التأمينية للسفينة واستخدامها للوفاء بالالتزامات المطلوبة منه .

وتزداد هذه الظاهرة حالياً في البلدان النامية بعد أن كان موطنها الأصلي دول التسجيل المفتوح (أعلام الملائمة) خاصة مع بداية الثمانينيات عندما تبنت هذه الدول سياسة الاقتصاد المفتوح ، الانفتاح الاقتصادي ، مما أدى إلى ظهور طائفة من الأفراد الذين يسعون للاستثمار في مجال النقل البحري ، ولكنه استثمار تم على غير معرفة كاملة بأركان الاستثمار في مجال النقل البحري وطبيعته الدولية ومن ثم قد يتعرض المستثمر إلى انخفاض العائد ، وزيادة المنصرف ثم تراكم الالتزامات والاختلاف في السداد ، أما المتعاملون في البضاعة سواء كانوا مصدرين أم شاحنين (ملاك بضائع) فإن الكساد الاقتصادي يؤدي إلى انحرافهم والدخول في عمليات احتيال يتم بين المصدرين والمستوردين ، أو الشاحنين مع ملاك السفن وكان لظهور النمر الآسيوية ، والنشاط المتزايد لدول شرق آسيا في الآونة الأخيرة . أن ظهر عدد كبير جداً من المصدرين في هذه الدول بلغ عددهم عدة آلاف من مكاتب وشركات التصدير ، ثم حدث انحسار شديد للتجارة ودخولها في حالة انهيار اقتصادي ، أدى إلى ظهور عمليات الاحتيال من المصدرين والمستوردين ، وقدم العديد سندات شحن مزورة إلى البنك تفيد شحن البضائع على إحدى السفن للحصول على ثمنها ، وينتظر المستورد في ميناء

الوصول وصول البضاعة وبعد فترة تطول لا تصل البضاعة إلى وجهتها،  
ويضيع على المستورد ثمن البضائع .

## ٢ - الدوافع السياسية والاقتصادية للدول

في معظم حالات الاحتيال المتكامل (المتعدد الجوانب) تزوير مستندات الانحراف من خط السير وبيع الحمولة، الإغراق المتعمد، وخاصة إذا كانت قيمة البضائع مرتفعة نجد أن بعض الدول يكون لها دخل بطريقة أو أخرى في تشجيع هذا الاحتيال، فمثلاً :

- في حالة فرض عقوبات اقتصادية على بعض الدول وعند زيادة وطأة هذا الحصار، تلجأ الدولة بشتى الطرق إلى تشجيع الحصول على البضائع بأي طريقة من الطرق، ومثال ذلك حصول جنوب إفريقيا على شحنة نفط خام ما يقرب من ٨١٩٣ الف طن في نهاية الثمانينيات عندما كان الحصار الاقتصادي مفروضاً عليها، وكاد الرصيد البترولي لديها أن ينفذ مما شجع المغامرين على ارتكاب جريمة احتيال منظمة لبيع هذه الشحنة لها (حادث الناقله سالم Salem).

- كذلك فإن الوضع المتردي للسياسة الاقتصادية للدولة وجهد القائمين على عمليات الاستيراد في بعض الدول النامية قد يكون السبب المباشر لطمع المغامرين في الاحتيال على صفقات هذه الدول، وقد سجلت حالات الاحتيال التي وقعت فيها دولة مثل انجولا، والصومال، بعد الحصول على استقلالها إلى أعلى معدل احتيالات وقعت فيها دول في العالم وأثر ذلك في الاقتصاد الوطني لهما.

كذلك في أن عدم انتظام واستقرار السياسة في الدولة يؤدي إلى زيادة عمليات النصب والاحتيال وقد كانت دولة مثل نيجيريا من أكبر الدول

التي حدثت بها حالات احتيال في بيع البترول النيجيري في الفترة بين ١٩٧٥ إلى ١٩٨٠ وهو ما يعرف في الدوريات العالمية بإسم Nigeria Traders Risk

### ٣ - تعدد الاطراف المتعاملة في النقل البحري

صناعة النقل البحري صناعة دولية تتعدد فيها الاطراف وتختلف فيها الجنسيات وتتعدد جهات الاختصاص ، وجنسيتها وتختلف فيها كافة الجهات في القانون الواجب التطبيق ومن له سلطة التحقيق وإصدار قرار الضبط وإلقاء القبض على العناصر المشاركة ، في عملية الاحتيال ، كما انه دائماً هناك أطراف غير ظاهرة ففي مجال الصفقات التجارية يتعامل المستورد مع المصدر من خلال خط الفاكس أو التلكس أو الهاتف ومن خلال مستندات وأوراق دون أن يكون هناك تلاق أو معرفة سابقة بين الطرفين .

ومن هنا تبدأ ظهور سندات الشحن المزورة ، والأوراق الأخرى ، ومهما قيل أو اقترح من زيادة عدد الأوراق أو المستندات للحد من ظاهرة التزوير ، أو عمل أوراق غير قابلة للتزوير ، أو ظهور سندات ذات تسجيل الكتروني ، أو علامة مائية ، فإن مجال الغش والتزوير سيظل موجوداً وإن كانت هذه المقترحات قد تحد من ظاهرة الغش .

### ٤ - سرية أعمال التجارة والنقل البحري (البيوع البحرية)

في ظل المنافسة الشديدة بين التجار ومع ازدياد حركة التجارة العالمية ومع زيادة حركة الاتصال وتعدددها يحاول التجار دائماً الاحتفاظ بسرية التعاملات الخاصة بهم حتى يتسنى لهم تقديم السلعة للسوق في حالة مفاجأة سواء بالنسبة للسلعة ذاتها أو للسعر ، وهذا يجعل التجار دائماً يريدون إنجاز معاملاتهم بسرية كاملة بما فيها مواعيد الشحن ، والتأكد على أن البضاعة قد شحنت بالفعل من عدمه ، ولتعظيم هامش الربح قد يلجأ التاجر إلى

التعامل مع مصدر حديث نشط ، غير معروف في مجال التجارة ويكون هذا الطريق هو بداية خط الاحتيال .

ويمكن تقسيم حالات الاحتيال البحري عن طريق الأشخاص الذين يكون لهم النصيب الأكبر في عملية الاحتيال وفقاً لما يلي :

أولاً : احتيال ملاك السفن على الشاحنين (أصحاب البضائع) وشركات التأمين وذلك عن طريق :

أ - ضد أصحاب البضائع :

- ١ - الانحراف عن خط السير وبيع الحمولة (البضائع) .
- ٢ - إعلان العوارية العامة (الخسارة العمومية) بدون سبب حقيقي .
- ٣ - الطواطؤ لإثبات عدم صلاحية البضائع أو رفضها من سلطات ميناء الاستلام واعادة شحنها أو بيعها .

ب - ضد شركات التأمين :

- ١ - الإغراق المتعمد للسفينة .
- ٢ - الحريق أو الإتلاف المتعمد للسفن .
- ٣ - المبالغة في القيمة التأمينية للسفن .

أ - ضد أصحاب البضائع :

- ١ - الانحراف من خط السير وبيع الحمولة (البضائع) :
- يحدث هذا النوع من الاحتيال مقترناً بسرقة البضاعة وبيعها بطرق غير شرعية . فبعد أن يقدم المالك سفينة لتحمل شحنة ما إلى ميناء متفق عليه ، وبأجور نقل غالباً ما تكون منخفضة ، وبعد تحميل البضاعة وصدور سندات الشحن ، وبعد دفع النولون ، ثم تبحر السفينة التي بدلاً من التوجه

إلى الميناء المتفق عليه، تنحرف إلى ميناء آخر تفرغ فيه البضاعة بناء على رغبة مالكيها الذي يسوق حججاً شتى لتبرير عدم وصولها تهدئة لخواطر من ينتظر وصول السفينة. كأن يدعى أن تأخر السفينة سببه خلل فني طارئ. أو بسبب نقص في الوقود أو المؤن، أو نتيجة الأحوال الجوية الرديئة. وقد يدعي المالك أن المستأجر قد تأخر في دفع ما يستحق عليه من أجرة النقل، أو أن السفينة المنحرفة تأخرت بسبب تغيير البحارة، أو أنه يسوق اعداراً أخرى مع حرصه على عدم معرفة المستأجر أو مالك البضاعة بأية أخبار أو معلومات عن انحراف السفينة عن مسارها الطبيعي (الطراونة، ١٩٩٩م).

والمألوف في عالم الملاحة والنقل البحري أنه في ظل الأوضاع الاقتصادية الراكدة وانخفاض أجور الشحن يعتمد ملاك السفن التجارية للاحتفاظ باحتياطي معين لتغطية التكاليف المترتبة على أعمالهم. وإذا ما تعرض هذا الاحتياطي للهلاك بسبب التأخير في سداد المستحقات أو المنازعات مع أطراف أخرى، أو تلف البضائع المحمولة بموجب سندات شحن نظيفة، فإن هؤلاء الملاك غالباً ما يفكرون في تحويل مسار سفنهم إلى موانئ تهيي لهم بيع حمولتها وتبيدها. وتتم عملية تبديد البضائع Dispersion إما عن طريق بيعها إلى بعض صغار التجار في بلد الميناء، أو تخزينها في مستودعات من أجل إعادة شحنها. وبعد نجاح العملية قد يقوم المالك بالتواطؤ مع الربان أو البحارة بإغراق السفينة... أو أنها تختفي لتظهر ثانية مستخدمة إسماءً جديداً. ويتبع ذلك تغير السفينة وجنسيته، ويساعد في ذلك دول التسجيل المفتوح والتي تقوم بتسجيل السفن دون إجراءات وعدم إخضاعها إلى القوانين المتعارف عليها دولياً، ولقد كانت في وقت من الأوقات أعلام قبرص، وليبيريا، وبنما، من الأعلام ذات

الشهرة الواسعة في عدم تطبيق القوانين والمعاهدات الدولية، إلا أنه في الحقيقة إن هذه الدول الآن قد أصبحت لها هيئات ومنظمات ومؤسسات تعمل على تطبيق القوانين والقواعد الدولية على سفنها وخاصة ليبيريا. ولكن ظهرت أعلام أخرى مثل هندرواس والصومال وبعض الجزر في المحيط الهادي ودول في المحيط الأطلنطي مثل جزر البهاما. من السهولة في هذه البلاد إجراء التسجيل وإنعدام الرقابة على السفن أو تطبيق القوانين والمعاهدات وقد لا تطلب هذه البلدان شهادة شطب التسجيل من بلد التسجيل السابق أو شهادة الصلاحية من هيئات التصنيف وفي وقت من الأوقات شوهد بدن السفينة يحمل أكثر من جنسية، يضاف إلى ذلك سهولة بيع البضائع خاصة إذا كانت من البضائع العامة أو المتعددة التصنيع مثل أجهزة الكمبيوتر والمنتجات الكهربائية والالكترونية، ودائماً يكون هناك التاجر الصغير الذي ليس له سمعة جيدة يخاف عليها ويكون جاهزاً لإعادة تغيير الغلاف الخارجي للسلعة وإعادة تصديرها.

وقد يكون هذا الانحراف المتعمد قد تم كذلك بالتواطؤ مع الشاحنين ضد مستلم البضاعة إذا كان الشاحن في ميناء الشحن حصل بالفعل على ثمن البضاعة مقدماً عن طريق البنك.

## ٢ - العوارية العامة أو الخسارة العمومية General Average

من المعروف في عالم النقل البحري نظام أو قانونية العوارية العامة أو الخسارة العمومية، ولها اتفاقية دولية معمول بها وهي قاعد يورك انتورب للخسارات العمومية ١٩٧٤ وتعديلاته.

والتي بموجبها لمالك السفينة ممثلاً في الربانبة باعلان العوارية العامة. وفي حالة التضحية يخصص جزء من البضاعة في سبيل إنقاذ باقي عناصر

الرحلة البحرية (السفن + الأرواح + البضائع) ويتحمل كل المشاركين في الرحلة البحرية من الشاحنين أو الملاك نصيبهم في العوارية العامة كما أن نفقات إصلاح السفينة إذا ما أصابها ضرر أو جنحت جنوحاً اختيارياً يتم تحصيلها كذلك من المشاركين في الرحلة البحرية والذي يقوم بكافة إجراءاتها هو مالك السفينة . وفي ظل السلطة المطلقة له بحق حبس البضاعة نظير دفع تكاليف العوارية العامة وفقاً لأحكام شرط العوارية العام General Average والمدون على ظهر سند الشحن . وحالياً أصبح ضمن شروط وبنود مشاركة البحار بالرحلة ، ويعتبر هذا باب يدفع الملاك إلى الاحتيال بزيادة النفقات ، أو باعلانها بغير وجه حق .

وإذا كان في أغلب الحالات يدفع الشاحنين في هذه الأحوال بعدم صلاحية السفينة للملاحة ، ولكن يظل دائماً باب الاجتهاد والنصب والاحتيال مفتوحاً .

### ٣ - التواطؤ لإثبات عدم صلاحية البضائع:

قد يلجأ ملاك السفن إلى التواطؤ مع بعض المغامرين لشراء سلعة معينة وذلك عن طريق إثبات عدم صلاحيتها ، فمثلاً في حادث السفينة التي كانت تحمل رسالة كاملة من البن ، تم إثبات أنه يوجد فئران بجوار البضاعة ومن ثم رفضت السلطات في ميناء الوصول استلام البضاعة وتم الحجز على البضاعة من الملاك نظير غرامات التأخير على ملاك البضاعة ، وغادرت السفينة الميناء ودخلت ميناء آخر حيث تم بيع هذه البضاعة إلى تجار بثمان بخس ، ونقلت في عبوات أخرى إلى إحدى الدول وقد أثير جدل كبير حول هذه الفئران هل كانت أصلاً على متن السفينة أو كانت داخل البضاعة في ميناء الشحن .

## ب - الاحتيال على شركات التأمين:

يأخذ الاحتيال على شركات التأمين أشكالاً متعددة من إغراق عمدي للسفينة أو إحراقها، والدعوى دائماً من الملاك بأن هذا حدث نتيجة خيانة الأمانة من الربان والطاقم Barratry وأن إثبات الغرق المتعمد أو الشحط المتعمد يعد من المشاكل الشائكة وفي ظل التنافس الشديد بين شركات التأمين للحصول على عملاء وخاصة بعد دخول العديد من شركات التأمين في البلدان النامية هذا المجال، وكذلك تعرض سوق التأمين بلندن إلى الكساد خلال الفترة من أعوام ١٩٨٤-١٩٨٩، أدى ذلك إلى قيام شركات التأمين بالتأمين على سفن الملاك التي لم تكن على معرفة تامة بشخصية هؤلاء الملاك وكان لتأثير مبدأ منتهى حسن النية The utmost good faith التأثير العكسي لإثبات عدم حسن النية، وأنه يتعين على شركات التأمين مراجعة سلوك المؤمن له بجدية قبل إصدار وثائق التأمين الخاصة لسفنه.

## ثانياً: التأجير التنازلي أو العاري (B/B) Bare Boat Charter

في هذا النوع من المشاركات يتم تأجير السفينة من المالك إلى المستأجر بدون أفراد طاقم، ويتبع المستأجر في هذه الحالة الإدارة الفنية والتجارية، ومن ثم فإن ربان السفينة وأفراد الطاقم يقوم المستأجر بتعيينهم، كذلك فإن سند الشحن يتم صدوره من المستأجرين ولا سلطان للمالك على المستأجر ووفقاً لبنود الإيجار (Barcon, 89). فإن من حق المستأجر إعادة تأجير السفينة من الباطن Sublet وقد يستخدم المستأجر الثاني السفينة في أعمال منافية للقانون مثل التهريب أو الانحراف عن خط السير أو بيع الحمولة وترك السفينة محجوزاً عليها في أحد الموانئ من السلطات الرسمية للدولة. ثم يلي ذلك تسلسل العديد من القضايا ضد المالك والتي تكلفه العديد من



الأموال حتى يتسنى له إثبات حسن نيته أو أنه لم يكن مشاركاً في هذا النوع من الأعمال أو قد يتواطأ المستأجر مع الربان والطاقم لإغراق السفينة أو حرقها بعد بيع الحمولة .

وفي حالة التأجير من الباطن يحصل المستأجر الأصلي على أجره أو النولون من المستأجر الجديد ولفترة زمنية طويلة لمدة ستة أشهر مثلاً .

ولا يقوم بالوفاء بالتزاماته تجاه المالك وعن الحجز على البضاعة يبرز المستأجر الجديد إيصالات استلام النولون من المستأجر الأصلي ، ولا يستطيع المالك الحصول على أجرة النقل لفترة طويلة .

### التأجير بالمدة Time Charter

يضع المالك الجدد من عديمي الأهلية للقيام بهذا النوع من النشاط خاصة إذا كانت الإدارة التجارية غير عليمه بالتوابع القانونية لكل كلمة من بنود عقد المشاركة فمثلاً عندما قامت إحدى شركات القطاع العام بتأجير سفنها لمدة ستة أشهر إلى أحد المستأجرين بمنطقة الخليج العربي ، وقد قام المستأجر في الثلاثة أشهر الأولى بالوفاء بالقيمة الإيجارية عند الأول من كل شهر ثم قام بتأجير السفينة من الباطن بمشارطة بالرحلة وإصدار سند شحن نظيف للشاحن مدون عليه انه استلم كامل النولون ثم اختفى .

قامت الشركة بالحجز على البضاعة بميناء جدة الإسلامي وفاء لأجرة النقل وذلك تطبيقاً لنص البند رقم (١٨) من مشارطة Baltime .

### بند الحجز Lien

للمالك الحق في الحجز على البضائع والنولون الذي يملكه المستأجر وعلى نولون أي سند شحن نظير أي مطالبات تقع طبقاً لشروط هذا العقد

وللمستأجر الحق في الحجز على السفينة نظير المبالغ التي دفعت مقدماً ولا يستحقها المالك .

The owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the time- charters and any bill of lading freight for all claims under this charter. and the charterers to have a lien on the vessel for all moneys paid in advance and not earned.

وخسر المالك الدعوى ودفع تكاليف الحجز على البضاعة وذلك لعدم فهم النص القانوني لـ : all cargo and sub freight belonging to the time : charters .

وأن أهم ما يواجه المالك هو ارتفاع تكاليف الحجز والتقاضى وتكلفة المحكمين وتنفيذ الأحكام في الدول الأجنبية .

### التأجير بالرحلة Voyage Charter

الاحتيايل في هذا النوع من التأجير يرجع مرة أخرى إلى عدم دراية المالك أو الإدارة التجارية للفهم الكامل لمعنى الكلمات الواردة في بنود عقد المشاركة وأثرها القانوني . وكما هو معلوم أنه وفقاً لاحكام مشاركة الإيجار ١٩٩٤ Gencon الجديدة .

Uniform General Charter (Gencon) (as Revised 1922/1976 and 1994).

أنه في حالة التفاوض بشأن إبرام شرط الاتفاق فإن للمالك أو المستأجر حق تغيير أو شطب بعض العبارات الواردة في نصوص المشاركة .

وفي بعض الأحوال لا يلتفت المالك إلى النص الوارد في الشرط (Payment of freight) والذي ينص فيه صراحة على دفع قيمة النولون أجرة

النقل نقداً Shall be paid in cash وقد يلجأ المستأجر إلى التحايل على المالك ويقدم له شيكاً بأجرة النولون نظير الحصول على سند شحن مدون عليه أن النولون قد تم دفعه ، وغالباً ما يكون هذا الشيك بدون رصيد ويقع المالك في مشكلة فهو لا يستطيع الحجز على البضاعة وفاء للنولون حيث أنه قد دون على سند الشحن أنه تم استلام النولون .

كذلك فإن الملاك قد يقعون في عدم إمكانية تحصيلهم غرامات التأخير التي يلتزم بها مستلمو البضاعة في ميناء التفريغ وذلك بعد إتمام التفريغ ، أو تفريغ الجزء الأكبر من الشحنة وعندما يكون قيمة المتبقي من الشحنة على متن السفينة لا يفي بكامل غرامة التأخير وذلك لاغفالهم نص الشرط والذي ينص على دفعه بالكامل يوماً بيوم قبل الانتهاء من التفريغ .

Demurrage shall fall due day by day

ويعد وقوع الملاك في هذه الأخطاء ناتجاً عن عدم الدراية الكاملة بالأساليب المتبعة والأبعاد القانونية لمشارطات الإيجار .

وسنعرض بهذه المناسبة حادثة من أهم الحوادث التي حدثت في القرن العشرين وهو غرق الناقلة سالم (Salem) عام ١٩٨٠ م .

والتي كانت نتيجة احتيال منظم متكامل اشترك فيه جميع الأطراف من ملاك السفن ، إلى مغامرین إلى وسيط وسمسار عمالة بحرية ، إلى تأمر من دولة للحصول على البضاعة ، وتبدأ وقائع هذه الحادثة من اليونان حيث قام أربعة من ملاك السفن بالاتفاق وتمويل عملية الاحتيال في ١٦ / ١١ / ١٩٧٩ م تم شراء إحدى الناقلات بمبلغ ١٢, ٥ مليون دولار أمريكي والتي تدعى South Sun وتم التمويل بواسطة ملاك سفن يونانيين يعانون من ضائقة مالية والتزامات من قبل البنوك ، وتم تأجيرها إلى شركة وهمية تم انشاؤها في

ليبريا . وتم استخدام طاقم خاص من اليونان بقيادة أحد الربابنة الضلعاء في الغش والاحتيال البحري ، وتم البحث عن شحنة نفط خام للناقلة وبالفعل تم عقد مشاركة رحلة لنقل شحنة من النفط الخام من ميناء الأحمدى إلى إيطاليا تزن ١٩٣ الف طن من النفط الخام لصالح شركة Pontoil .

وفي أثناء إبحار السفينة من الخليج إلى إيطاليا ، قام أفراد الطاقم بتغيير لون الناقلة وأصبح إسمها ليما ، وتم الاتفاق مع إحدى شركات البترول في جنوب افريقيا لشرائها ، وقام الربان بتغيير خط سير الناقلة إلى ميناء دربان بجنوب افريقيا . وفي ٢٦ / ١٢ / ١٩٧٩ م تم تفريغ حمولة الناقلة في ميناء دربان عن طريق شمندورة خارج الميناء وذلك بعد تزوير سند الشحن بالاسم الجديد ، ثم غادرت الناقلة الميناء بعد إتمام شحنها بذات الكمية من مياه البحر ، واستمرت في الإبحار متجهة إلى إيطاليا وفي ١٧ / ١ / ١٩٨٠ م اتلفت صفارات الإنذار في الناقلة واطلقت اشارات الاستغاثة وغرقت الناقلة في المحيط الأطلنطي وفي أعماق منطقة حتى لا يمكن اكتشافها أو العثور عليها ، وقد التقطت إحدى السفن أفراد الطاقم من قارب الانقاذ ، واتجهت بهم إلى أحد الموانئ في غرب أفريقيا واسدل الستار على أكبر عملية احتيال متكاملة وإن كانت شركة التأمين قد بذلت مجهوداً كبيراً في الكشف عن جوانب هذا الحادث الذي كبدها ما يقرب من ٦٠ مليون دولار في عام ١٩٨٠ م وكشف التواطؤ الذي تم ، وفي وقت لاحق من عام ١٩٨٠ م اعترف وزير التجارة والصناعة في جنوب إفريقيا بأن الناقلة سلمت شحنة من النفط إلى بلاده بالرغم من الحظر المفروض عليها من قبل منظمة أوبك العالمية .

ويعتبر هذا المثال دليلاً على امكانية اتمام جريمة احتيال متكاملة اشترك فيها وتلاقت إرادة الأفراد مع احتياجات الدولة المفروض عليها الحظر لانجاز مصالح لكل منهم .

## الغش بغرض الحصول على التأمين

وهذا النوع من الغش يتعلق بالسفينة (بدن الات) أو تأمين البضائع أو بتحريف أو عدم الكشف أو الإفصاح عن حقائق مادية متعلقة بالقيم الموضوعية للمؤمن له، كما يشمل هذا النوع، حرق السفينة، الإغراق المتعمد للبضائع المشحونة أو إغراق السفينة مع البضائع المؤمن عليها سواء حمولة السطح أو الحمولة المشحونة بالعنابر وهي أمور يصعب إثباتها بسهولة.

وفي بعض الأحيان تغرق السفينة في وقت لاحق للسرقة أو البيع غير الشرعي للبضائع لإخفاء معالم الجريمة، وفي بعض الحالات كشف النقاب عن سفن اختفت ثم ظهرت بأسماء وجنسية مختلفة.

## الغش المتنوع

ويغطي هذا النوع الأنشطة المختلفة للاحتيال مثل غش الوكلاء أو الوسطاء بالميناء، ويتواجد هذان النوعان من الغش بوجود الوسطاء الذين يعملون كمتعهدى شحن أو وكلاء شحن أو سفن أو . . . الخ. فإنهم كوسطاء يكونون في مركز يسمح للمحتالين منهم بالاستمرار في أعمالهم بعد انتهاء التحقيقات الملائمة أو بإخفاء شخصياتهم عند تنفيذهم لأعمال مريبة، وأكثر من ذلك فإنهم عندما يتصرفون كسماسرة للسفن حسنة السمعة بإمكانهم أن يستولون على إيجار السفينة وتحويلها إلى حساباتهم لاسيما إذا كان وكلاء السفن لديهم تفويض بإصدار سندات شحن أو أن يقوموا بإصدار سندات شحن مزورة أو إضافة سندات وهمية بتاريخ متقدم أو متأخر.

كما يشمل هذا النوع من الغش، السرقة بالإكراه أو السطو على البضائع في الميناء أو السفن، وكلها أعمال تعزى إلى عدم كفاية الأمن.

ومن الممارسة العملية لسند الشحن النظيف والمقابلة للتداول ، يمكن القول بأنه قد يؤدي إلى ارتكاب جريمة الغش ضد المشتري حينما يتضمن شرط الرجوع في خطابات التعويض والضمان لتغطية الخسارة المحتملة على البائعين ، وأكثر من ذلك فإن مالك السفينة عندما يرغب في تنفيذ خطاب الضمان قد يجد الشاحن إما أنه قد اختفى أو أشهر افلاسه .

### محاولة محاربة ومنع الغش والاحتيال البحري:

لا يوجد أدنى شك في أن الغش البحري يعد مشكلة تواجه الدول المتقدمة والنامية ويشمل ضحاياه كل من الشركات الكبيرة والصغيرة والمشروعات المشتركة ، والحكومات والوكالات البحرية والمستأجرين والبنوك وشركات التأمين والسماسة . . . الخ . لذا فإن الحيلولة دون وقوع الغش البحري يتطلب مجهودات وتعاون جميع الأطراف المعنية ، وفيما يلي بعض التدابير المطلوب اتباعها لمنع حدوث الغش البحري .

#### ١ - دور الحكومات:

للحكومات دور رائد على المستوى المحلي والدولي ، وقد أوصت منظمة الاونكتاد بأصدار التشريعات التي من شأنها التقليل من الغش البحري ، إذا ما كانت الإجراءات التي فرضتها التشريعات قابلة للتطبيق ومتاحة وفعالة .

ومن جهة أخرى فإن للحكومات دوراً دولياً وذلك من خلال مفاوضات ومؤتمرات ذات طابع خاص يحقق نشر وشرح وإظهار أفعال الغش وتفويض الصلاحيات للهيئات الدولية للحد من الغش .

## ٢ - دور المنظومات الحكومية الدولية:

يمكن للمنظمات الدولية مثل منظمة الأونكتاد Unctad والمنظمة البحرية الدولية IMO أن تلعب دوراً مهماً وذلك بالوصول إلى اتفاقيات مع الحكومات لبحث جوانب المشكلة والتدابير العملية المطلوبة، هذا بالإضافة للنشر الاعلامي وخلق الوعي والحذر بين كل المعنيين بالتجارة البحرية في الدول النامية والمتقدمة، وقد انبثقت عن منظمة IMO مجموعة عمل Ad hoc لبحث الازمة المتعمد من الربان والحجز غير القانوني للسفينة وبضاعتها والأشكال الأخرى للغش البحري وفحص طبيعة هذه الأعمال والتصرفات. كما أن هذه المجموعة تقوم بوضع التوصيات لاعتمادها من اللجنة القانونية بعد بحث دقيق للأبعاد القانونية والمسؤوليات الدولية.

ومن المهم هنا إدراك أهمية الدور الذي تلعبه التنظيمات الداخلية لمحاربة الغش بواسطة تعاون المؤسسات والتنظيمات الصناعية والتجارية معاً ومع حكوماتهم والمنظمات الحكومية الدولية. وأن التصديق والتطبيق الفعال للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمان البحري، يمكن أن تساعد كثيراً في منع الغش. وإن مراجعة وتدقيق الإضافات والتحسينات والتوصيات الجديدة للمؤتمرات المعنية له أثر واضح في منع وقمع الغش البحري مع الأخذ في الاعتبار تواجد إدارة وطنية جادة للقيام بالإشراف على نقل ملكية أو جنسية أو تغيير اسم السفن، وفحص دقيق للمستندات المتداولة بما يحد من محاولات الغش وبما لا يعوق تسهيلات التجارة الدولية وتجارة الترانزيت، وإن الجزاءات القانونية بالمرصاد لكل متجاوز.

## ٣ - النشر والإعلام البحري:

ان تبادل المعلومات البحرية بحرية ويسر ودقة له تأثير كبير في كبح

جماح الغش البحري ، وذلك بوجود عدد كبير من المراكز المتخصصة والتي تشترك في إمداد المعلومات وبالذات ما يخص الغش البحري ، وعليه تأسست مجموعة تبادل معلومات منع الغش البحري Maritime Fraud Prevention Exchange (MFPE) على أن تكون إدارتها بالكامل من ممثلي الحكومات ومن رجال صناعة النقل البحري ، بدأت هذه المجموعة عملها في أول ديسمبر ١٩٨٨ م ، وقد ساهمت في تأسيسها كل من منظمات اليمكو وغرفة التجارة الدولية واللويديز البريطانية ومهمتها وضع السياسات وتحديد النشاط وصياغة هيكل (MFPE) وتوفير الموازنة المالية لذلك .

#### ٤ - دور المنظمات غير الحكومية والتجارية:

تلعب المنظمات التجارية والدولية التجارية غير الحكومية المتخصصة دوراً مهماً في مجابهة الغش البحري . إن غرفة التجارة الدولية (ICC) قامت بإصدار كتيبات إرشادية لحماية التجارة الدولية من الغش والتي شرحت باختصار طبيعة وأنواع الغش المختلفة ، كما تطرقت إلى النصح والمحاذير المناسبة لتجنب الوقوع في الغش .

بالإضافة إلى ذلك فقد أسست غرفة التجارة الدولية في عام ١٩٨١ م منظمة (The International Maritime Bureau IMP) وهي مؤسسة غير حكومية لا تستهدف الربح وتخصصت في مساعدة جميع الاطراف المساهمة في التجارة الدولية لكي تحول دون وقوعهم ضحية الغش البحري ، كما تشرف على إصدار نشرة نصف شهرية تمد أعضاءها بالمعلومات مثل أسماء الأشخاص والشركات التي تورطت في نشاط الغش البحري . كما توجد منظمات أخرى مختلفة تشترك في نشاطات حماية أعضائها فقط بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، وإن مجموعة (Ad hoc) في اجتماع لها



- دعت المنظمات الدولية والتجارية أن تستمر وتطور البحوث والدراسات في :
- إمكانية إجراء تسجيل مركزي لسندات الشحن .
  - تطوير حماية وحفظ سندات الشحن .
  - إمكانية ترشيح عدد سندات الشحن واستبدالها بمستندات أخرى ، مراجعة الشروط المضافة لسندات الشحن في المشاركات والتي تعطي المستأجر الحق في إصدار مثل هذه السندات .
- ولقد ارسلت سكرتارية الاونكتاد إلى هذه المجموعة تقريراً عن النشاطات المتعلقة بالمنظمات المتخصصة في الموضوعات المشار إليها ، واشتمل موضوع التقرير على الآتي :
- تسجيل مركزي لسندات شحن تجارة النفط وبذلك فإن السندات عند إصدارها تودع في سجل يحتوي على كافة المعلومات المتعلقة به وذلك من خلال عملية الكترونية .
  - إن فكرة تأمين سندات الشحن تمضي قدماً ، كما اقترح أن تكون الطباعة متميزة من حيث النوع واللون والشكل لجعلها صعبة التزييف والتزوير .
  - وفيما يخص المشاركات فقد منح المستأجر حق توقيع مستند الشحن ، هذا بالرغم من اعتراض بعض المنظمات على ذلك الإجراء .
  - وإن غرفة التجارة الدولية (ICC) وغرفة التجارة الملاحية (ICS) اعترضتا على استعمال خطابات ضمان وكفالة لمنع إدخال أي تحفظ في سندات الشحن .

#### ٥ - دور أطراف التجارة الدولية:

يقع العبء الأساسي للحماية من الغش البحري على الاطراف الذين

يشاركون في عمليات التجارة الدولية وهم : البائع ، المشتري ، ملاك السفن ، المستأجرون ، الناقلون . . . الخ . وعليه فإن الكتيب الذي أصدرته غرفة التجارة الدولية يضع التدابير الوقائية الرئيسة الواجب إدراكها من جميع أطراف العلاقة التجارية . هذا بالإضافة إلى عقد عدد من الندوات والمحاضرات التي تركزت حول التدابير التي يجب على أطراف العلاقة التجارية اتخاذها لتجنب وقوع الغش البحري ، وفيما يلي بعض التدابير المنوه عنها والواجب مراعاتها من قبل جميع الأطراف المعنية .

## ٦ - البائع والمشتري :

حث البائع والمشتري على أخذ الحذر المعقول قبل البدء في التعاقد ، حيث يجب أن يقوموا بالاستفسارات الكافية عن صلاحية ونفاذ العقود والديون وبيانات عن سابقة أعمال الطرف المقابل ومعلومات عن السفينة من حيث مكان تواجدها ومقدرتها على التحميل بعقد النقل ، فهناك كثير من الوقائع الممكن حدوثها وخاصة عندما تكون البضاعة بعيدة عن ميناء الشحن ومطلوب نقلها مسافات كبيرة وفي تاريخ محدد ، أو أن المستندات تمثل بضاعة على سفينة غير متواجدة فعلاً أو إنها لا يمكن الوفاء بالتزاماتها للشاحن بسبب تجاوزها عن الحمولة الآمنة للإبحار .

كما ينصح المشتري بأن يتوخى أكثر حيطة عند فتحه خطابات الضمان ليأمن الغش وذلك بأن يطلب مزيداً من الإثباتات الملائمة . هذا بالرغم من أن إطلاق زيادة عدد المستندات لا يعني بالضرورة حمايته بالكامل ، بل يهتم بمصدر المستندات ، ففي إحدى الوقائع لخطاب الضمان ، طلب المشتري مستندات أكثر بلغت ستة عشر مستنداً كلها كانت مزورة ، كما أن شهادة تحري من وكالة حسنة السمعة يمكن أن تمنح الحماية المطلوبة .

## ٧ - ملاك السفن والمستأجرون:

يعد عمل التحريات والاستعلام قبل التعاقد هو أحسن وأقوى سلاح لملاك السفن والمستأجرين لتأمين موقفهم وسلامة كل الأطراف التي تتعامل معهم ، وذلك بمراجعة الموقف المالي للمستأجرين ومطالبتهم في بعض الحالات بضمانات بنكية تغطي قيمة الإيجار .

وعلى ربان السفينة (بقدر الإمكان) أن يباشر بنفسه سندات الشحن للبضائع المشحونة على ظهر سفينته ويجب على الذين يؤجرون سفنهم بعقود زمنية لمستأجر غير معروف أن لا يوافقوا على تضمين عقد الإيجار أي حق للمستأجر أو وكلائه بإصدار سندات الشحن نيابة عن ربان السفينة .

## ٨ - المؤمنون:

تقع مشاكل التحقيق في الغش البحري ضمن أولويات عالم صناعة التأمين ، فقد تشكل فريق تحقيق الشرق الأقصى الإقليمي The Far East Regional Investigation Team (FERIT) للتحقيق في حالات غرق إحدى السفن في منطقة الشرق الأوسط ، استغرق التحقيق اربعة اشهر من البحث والاستقصاء ، لإيجاد دلائل مستندية مفصلة عن امتداد أعمال الغش في هذه المنطقة . وطبقاً لتقرير (FERIT) فإن الإغراق المتعمد كان في سفن انتهى عمرها الافتراضي وقليلة الإمكانيات ومسجلة تحت علم دولة من أعلام الملائمة ومملوكة لشركة أنشئت حديثاً وليس لديها أية أصول مرئية أخرى غير هذه السفينة ، ومن بين الاقتراحات التي قدمها (FERIT) لمنع الغش البحري :

- رفض شركات التأمين دفع مطالبات التأمين إذا كانت الظروف المحيطة بالحادث قد تيقن فيها الشك حتى وإن لم يتم استكمال التحقيق فيها .

- مد أو اصر التعاون بين شركات التأمين وسلطات التحقيق بهذه الدعاوى .  
وعلى أي حال يُنصح المؤمن بأن يبذل قصارى الجهود ليراجع تفاصيل  
خلفية تاريخ السفينة وملاكها ومديريها وسجلاتهم التجارية ، وأكثر من  
ذلك تشجيع ممارسة إدخال شرط التصنيف في بوليصة تأمين البضائع مما  
يستلزم دفع أقساط تأمين إضافية يعتمد على عمر السفينة أو نوعها .

## ٩ - الخلاصة

الغش والاحتيال البحري ليس له وطن ولكنه واسع الانتشار، ويكاد  
يكون تأثيره على الجميع ، وسواء كان مباشراً أو غير مباشر ، فإننا ندفع في  
النهاية تكلفة جريمة الغش سواء بزيادة أقساط التأمين أو ارتفاع الأسعار في  
الأسواق .

ومحاربة الغش تتطلب تعاون جميع الأطراف المشتركين في التجارة  
الدولية من تجاوز الحيطه والحذر في جميع تعاملاتهم ، وأفضل السبل هو  
التحري عن كافة الأمور مثل الموقف المالي ، السلامة ، سمعة الأطراف الذين  
يتم التعامل معهم بالإضافة إلى السفينة وقيادتها وعنابرها ومالكها . . . الخ  
قبل الدخول في تعهد ملزم .

ولمساعدة الأطراف التجارية في بحثهم أو تحرياتهم في هذا المجال  
انشئت وكالات متخصصة لخدمة المعلومات كما نشأ تبادل استشاري منظم  
لتحسين إمكانية تسهيل نشر ومد المعلومات الملاحية .

وإن على الدول بكافة مؤسساتها الوطنية والحكومية سرعة الكشف  
وعرض كافة المعلومات عن حوادث الغش والاحتيال البحري .

# المراجع

## المراجع

- الشواربي، محمد طلال (١٩٩٥)، المعاملات التجارية والقانون .  
تقرير الانكتار السنوي عن الغش والاحتيال البحري، ١٩٩٠، ١٩٩١،  
١٩٩٢ م.
- شركة الملاحة العربية المتحدة، ندوة الاحتيال البحري العالمية، ابريل  
١٩٨٣، الكويت.
- ابومعاش، محمد رضا (د.ت)، الغش البحري، مقالة، النشرة الدورية  
لمركز البحوث والاستشارات الدولية.
- الطراونة، نايف ياسين (١٩٨٩)، الاحتيال البحري، الجزء الأول.  
I.M.O.News, Maritime Fraud and Brratry, No,1 /1993.